



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 150]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अगस्त 20, 2004/श्रावण 29, 1926

No. 150]

NEW DELHI, FRIDAY, AUGUST 20, 2004/SRAVANA 29, 1926

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 17 अगस्त, 2004

सं. टीएमपी/20/2004-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, पोत के किनारे (शिप-साइड) से कन्टेनर-यार्ड तक तथा व्युत्क्रम में कन्टेनरों के प्रहस्तन/विस्थापन के लिए प्रभार लगाने हेतु दरों के निर्धारण के लिए मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) के प्रस्ताव को, संलग्न आदेश के अनुसार, अनुमोदन प्रदान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएमपी 20/2004 - एमबीपीटी

मुंबई पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(अगस्त 2004 के 10 वें दिन पारित)

यह प्रकरण पोत के किनारे (शिप-साइड) से कन्टेनर यार्ड तक और व्युत्क्रम में कन्टेनरों के प्रहस्तन/विस्थापन के लिए प्रभार लगाने हेतु दरमान में संशोधन के लिए मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. एमबीपीटी से निम्नलिखित बिन्दु प्रस्तुत किए हैं:

- (i) इस समय कन्टेनरों का लाना-ले जाना, अपने-अपने ठेकेदारों की सहायता से पोत एजेंटों और कन्टेनर प्रचालकों द्वारा किया जाता है।
- (ii) प्राधिकरण ने एमबीपीटी को व्यापक सेवाएं प्रदान करने और सुनिर्धारित दरें (बाक्स रेट्स) लगाने के लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत करने की सलाह दी थी। एक सुगठित बाक्स रेट निर्धारित करने हेतु पहले कदम के रूप में एमबीपीटी द्वारा लाने ले जाने संबंधी सेवाएं प्रदान करना बहुत आवश्यक है।
- (iii) एमबीपीटी ने पोतों के किनारे (शिप-साइड) और कन्टेनर-यार्ड के बीच कन्टेनरों के लाने-लेजाने की गतिविधि को 15 मई 2004 से अधिग्रहण करने का निर्णय लिया और यह कन्टेनरों के बारे में एक सुगठित बाक्स दर आकलित कर रहा है।
- (iv) एमबीपीटी ने पोत के किनारे और कन्टेनर-यार्ड के बीच कन्टेनरों के लाने-ले जाने हेतु प्राइवेट फर्मों से बोलियाँ आमंत्रित की और एक निजी ठेकेदार की न्यूनतम बोली के पक्ष में अंतिम निर्णय लिया।

न्यूनतम बोलीदाता द्वारा उल्लेखित दरें निम्नानुसार हैं:

क्रम सं.	गतिविधि	दर (रुपयों में)
1.	20 फीट के भरे हुए कन्टेनर का पोत के किनारे से कन्टेनर यार्ड और व्युत्क्रम में प्रहस्तन	565.00
2.	20 फीट के खाली कन्टेनर का पोत के किनारे से कन्टेनर यार्ड और व्युत्क्रम में प्रहस्तन	460.00
3.	40 फीट के भरे हुए कन्टेनर का शिप-साइड से कन्टेनर-यार्ड तक और व्युत्क्रम में प्रहस्तन	847.00
4.	40 फीट के खाली कन्टेनर का शिप-साइड से कन्टेनर यार्ड तक और व्युत्क्रम में प्रहस्तन	690.00

- (v) एमबीपीटी ठेकेदार को ऊपर बताई गई दरों से भुगतान करेगा और यही राशि वह उपयोगकर्ताओं से वसूल करेगा और एमबीपीटी ऊपर बताए गए प्रमारों के अतिरिक्त कोई अन्य प्रभार वसूल नहीं करेगा।
- (vi) कन्टेनर कम्पनियों द्वारा लगाए गए वर्तमान ट्रान्सपोर्टर कन्टेनर भरा हुआ है या खाली है, कन्टेनर की इस स्थिति पर विचार न करते हुए कन्टेनरों को शिप-साइड और कन्टेनर यार्ड के बीच लाने-ले जाने के लिए रु. 950/- प्रति टीईयू लेते हैं और 40 फीट कन्टेनर के लिए उपरोक्त दर का दोगुना प्रभार लगाते हैं। पत्तन द्वारा, यातायात अपने हाथ में ले लेने के कारण एमबीपीटी में कन्टेनर प्रहस्तन लागत उल्लेखनीय रूप से नीचे आ जायेगी।
- (vii) चूंकि पत्तन उपयोगकर्ताओं से यातायात सेवाओं के लिए केवल वही राशि वसूली जाएगी जो यातायात ठेकेदार को देय होगी, निर्धारित प्रपत्रों में लागत के विवरण प्रस्तुत नहीं किए गए हैं। सुगठित बाक्स दरें निर्धारित करते समय, प्राधिकरण द्वारा जारी मार्गदर्शियों के अनुसार लागत विवरणियाँ प्रस्तुत की जाएँगी।

3.1. एमबीपीटी ने कन्टेनरों के शिप-साइड से कन्टेनर यार्ड तक और व्युत्क्रम में विस्थापन/प्रहस्तन के लिए निम्नलिखित प्रभार प्रस्तावित किए हैं:

विवरण	20 फीट तक		20 फीट से अधिक	
कन्टेनर के शिप-साइड से कन्टेनर यार्ड तक और व्युत्क्रम में प्रहस्तन/विस्थापन	रु. 565/-	रु. 460/-	रु. 847.50	रु. 690/-

3.2. इस प्रस्ताव को एमबीपीटी के न्यासी मंडल ने दिनांक 29 मार्च 2004 को हुई अपनी बैठक में सहमति प्रदान कर दी है।

4. एमबीपीटी ने शिप साइड और कन्टेनर यार्ड के बीच कन्टेनरों के लाने-ले जाने का 15 मई 2004 से अधिग्रहित करने का निर्णय लिया। एमबीपीटी द्वारा व्यक्त की गई तात्कालिकता को देखते हुए, इस प्राधिकरण ने (एमबीपीटी के) प्रस्ताव पर 4 मई 2004 को हुई अपनी बैठक में विचार किया और शिप साइड से कन्टेनर यार्ड तक और व्युत्क्रम में कन्टेनरों के प्रहस्तन/विस्थापन के लिए प्रस्तावित दरों को 15 मई 2004 से 3 माह की अवधि के लिए तदर्थ आधार पर अनुमोदन प्रदान किया।

5.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एमबीपीटी का प्रस्ताव सम्बद्ध पत्तन उपयोगकर्ताओं / पत्तन उपयोगकर्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को उनकी टिप्पणी के लिए भेज दिया गया था।

5.2. सम्बद्ध उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों को एमबीपीटी के पास प्रतिपूरक सूचना के रूप में भेज दिया गया।

6. इस प्रकरण में 19 जुलाई 2004 को प्राधिकरण के कार्यालय में एक संयुक्त सुनवाई रखी गई थी। संयुक्त सुनवाई में, एमबीपीटी और सम्बद्ध उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे।

7. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रियाएँ इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेख पर उपलब्ध है। संबद्ध पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों और दिए गए तर्कों का सारांश संबंधित पक्षों को अलग से भिजवा दिया जाएगा। ये ब्यौरे हमारे वेबसाइट www.tariffauthority.org पर भी उपलब्ध होगा।

8. संयुक्त सुनवाई में, एमबीपीटी ने आयोजना और पर्यवेक्षण के लिए प्रति टीईयू रु. 50/- के अतिरिक्त प्रशुल्क की अनुमति देने का अनुरोध किया था। इसलिए, एमबीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह, आयोजना और पर्यवेक्षण के लिए रु. 50/- प्रति टीईयू के अतिरिक्त प्रशुल्क की अनुमति हेतु अपने अनुरोध पर एक विस्तृत प्रस्ताव प्रस्तुत करे। एमबीपीटी ने दिनांक 22 जुलाई 2004 के अपने पत्र के माध्यम से, कन्टेनरों के प्रहस्तन और लाने-ले जाने के लिए दरें निर्धारित करते हुए रु. 50/- प्रति टीईयू की अनुमति देने के लिए अनुरोध करते हुए एक प्रस्ताव दाखिल कर दिया है। एमबीपीटी द्वारा उठाए गए मुद्दे संक्षेप में निम्नानुसार हैं:-

- (i) एमबीपीटी केवल कन्टेनरों के प्रहस्तन और लाने-ले जाने से संबंधित कार्य की देखभाल के लिए 67 कर्मचारियों को लगाता है और इन कर्मचारियों का ब्यौरा प्रस्तुत किया गया है।
- (ii) जैसाकि समझौता ज्ञापन में निर्देश दिया गया है, प्रहस्तित किए जाने वाले कन्टेनरों का अनुमान 2, 10, 500 टीईयू आंकते हुए, वेतन / पारिश्रमिक कल्याण और सेवाएं लाभों पर विचार करते हुए प्रति टीईयू लागत रु. 119.85 आंकी गई है। यदि इन 67 कर्मचारियों के केवल वेतन और पारिश्रमिक पर ही विचार किया जाए तो यह प्रति टीईयू लागत रु. 49.86 आती है।
- (iii) उपरोक्त को देखते हुए, प्रशासनिक लागत के रूप में रु. 50/- प्रति टीईयू पर, प्रस्तावित दरों के निर्धारण के समय, विचार किया जाए।

9. संयुक्त सुनवाई में, एमबीपीटी ने उल्लेख किया था कि मुंबई एंड न्हावाशेवा कन्टेनर टर्मिनल आपरेटर्स असोसिएशन (एमएनएससीटीओए) उपयोगकर्ता नहीं है और उसने अनायास ही एमएनएससीटीओए का नाम सुझा दिया था। एमएनएससीटीओए को सलाह दी गई थी कि वह एमबीपीटी को तुरंत यह लिख कर बताए कि वह एमबीपीटी के प्रस्ताव के संदर्भ में किस प्रकार उपयोगकर्ता है। एमबीपीटी से एमएनएससीटीओए के लिखित पक्ष की जाँच पड़ताल करने और उस पर अपना प्रत्युत्तर 26 जुलाई 2004 तक प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। एमबीपीटी से हमें अभी तक कोई प्रत्युत्तर नहीं मिला है। एमबीपीटी द्वारा बनाकर रखी गई स्थिति को देखते हुए, एमबीपीटी के प्रस्ताव पर एमएनएससीटीओए द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों को विश्लेषण में सम्मिलित नहीं किया गया है।

10. इस प्रकरण पर प्रक्रिया के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:
 - (i) इस प्राधिकरण ने, एमबीपीटी द्वारा अधिग्रहित स्टीवेजिंग सेवाएं प्रदान करने के लिए दर-निर्धारण हेतु उसके प्रस्ताव पर सितम्बर 2003 में आदेश पारित करते हुए, पत्तन को कन्टेनरों को व्यापक सेवा प्रदान करने और एक बॉक्स दर लगाने हेतु प्रस्ताव प्रस्तुत करने की सलाह दी थी। पत्तन ने बताया है कि वह कन्टेनरों के विषय में एक सुगठित बॉक्स दर का परिगणन कर रहा है और एक सुगठित बॉक्स दर निर्धारित करने के पहले कदम के रूप में इसने शिपसाइड से कन्टेनर यार्ड तक और व्युत्क्रम में कन्टेनरों के लाने-ले जाने के कार्य का अधिग्रहण कर लिया है। मानसा और अन्य उपयोगकर्ताओं ने मांग की है कि एमबीपीटी कन्टेनरों को और अधिक विलम्ब किए बिना व्यापक सेवाएं प्रदान करे। हालांकि एमबीपीटी ने अप्रैल 2003 में ही आश्वासन दिया था कि वह बॉक्स दर तुरंत लागू करेगा, किन्तु यह अभी तक नहीं हुआ है। एमबीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह कन्टेनरों को व्यापक सेवाएं प्रदान करने के एवज में बॉक्स दर के लिए 31 अक्टूबर 2004 तक प्रस्ताव पेश करे।
 - (ii) यह ध्यान देने योग्य है कि प्रस्तावित दरें अंतरिम आधार पर पहले से ही प्रचलित हैं और अधिकतर उपयोगकर्ता एसोसिएशनों ने प्रस्ताव को, कुछ बिंदुओं पर अपनी असहमति को छोड़कर, सामान्य रूप से अपनी सहमति प्रदान कर दी है।
 - (iii) मानसा ने तर्क दिया है कि खाली बॉक्सों के लिए दरें अधिक हैं। उसने एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों की कन्टेनरों को हुक प्वाइंट से स्टोरेज डिपो तक ले जाने के लिए शिपिंग कम्पनियों द्वारा ट्रांसपोर्टरों को दी जा रही दरों से तुलना की है। हमें शिपिंग कम्पनियों को प्रभारित दरों के आधार का पता नहीं है। दूसरी ओर, प्रस्तावित दरें निविदा-प्रक्रिया से निकल कर आई हैं और पत्तन द्वारा ठेकेदार को निविदा का मूल्य तो अदा करना ही होगा। ऐसा होते हुए, पत्तन का यह दावा कि वह प्रस्तावित दरों में कमी नहीं कर सकता, स्वीकार किए जाने योग्य है।
 - (iv) उपयोगकर्ताओं ने अधिग्रहण के बाद के परिदृश्य में पोतों की संख्या में आई गिरावट के प्रति अपनी चिंता व्यक्त की है। पत्तन ने यह स्पष्ट करना चाहा है कि शिपिंग कम्पनी / एजेंट निर्यात के लिए बॉक्स तैयार नहीं रखते जबकि आयात मंच पर गिष्पादन (पफ़रमेंस) उत्कृष्ट है। मानसा से स्पष्ट किया है कि पत्तन द्वारा लाने ले जाने के अधिग्रहण के बाद कार्गो को तैयार करने के तौर-तरीकों में कोई बदलाव नहीं किया गया है। अनुमानतः कुछ आरम्भिक कठिनाइयाँ हो सकती हैं और कुछ अधूरे कामों को पूरा करने की आवश्यकता है। हो सकता है एमबीपीटी उत्पादकता स्तर में आई गिरावट का तुरंत विश्लेषण करें और उपचारात्मक उपाय करें।
 - (v) एमबीपीटी ने बताया था कि वह पहले कुछ देयताएँ वहन करता रहा था और वह किसी अतिरिक्त देयता के बिना वैसा करता रहेगा। क्षति की देयता कोई प्रशुल्क मुद्दा नहीं है किन्तु यह प्रचालनों के लिए प्रासंगिक है। इस मामले में आनुबंघिक कानून लागू होगा।
 - (vi) सीएसएलए ने बताया कि सेवा कर से लाइनों (शिपिंग कम्प.) की लागत बढ़ जाती है। जैसाकि एमबीपीटी ने ठीक ही कहा था कि सेवाकर सरकार द्वारा लगाया जाता है और पत्तन केवल उसे एकत्रित करने वाली एजेंसी है। सेवाकर की देयता पत्तन द्वारा आमेलित नहीं की जा सकती। सेवाकर लगाने को शासित करने वाला कानून इस मामले में लागू होगा।
 - (vii) एमबीपीटी ने आरम्भ में कहा था कि वह अपने ट्रांसपोर्ट ठेकेदार को देय लागत के अलावा कुछ नहीं बसूल करेगा। अचानक उससे पलटते हुए, यहाँ तक कि किसी प्रस्ताव के बिना, पत्तन ने संयुक्त सुनवाई में प्रशासनिक लागत की मद में, रु. 50/- प्रति टीईयू की दर से अतिरिक्त प्रभार वसूलने की वकालत की। तत्पश्चात उसने 67 कर्मचारियों और उनके वेतनमानों की एक सूची प्रस्तुत की है। मांगे गए अतिरिक्त प्रभार का औचित्य बताने के लिए कोई गणना / परिकलन नहीं दिखाया गया है। उसने यह नहीं कहा है कि ये नए कर्मचारी हैं और इसलिए निश्चित रूप से इनके वेतन पहले से ही गिन लिए गए हैं। इसके अलावा यह भी नहीं दिखाया गया है कि इन 67 कर्मचारियों को शामिल करना, कन्टेनरों को लाने-ले जाने की सेवा के अधिग्रहण के इसके निर्णय से पैदा हुआ है। यदि ये कर्मचारी सामान्यतः कन्टेनर प्रहस्तन की गतिविधि के लिए हैं, तो संभवतः प्रहस्तन प्रभारों में ये व्यय भी समाहित होने चाहिए। यदि ऐसा नहीं है तो मांग प्रहस्तन प्रभारों के संशोधन के लिए, सम्पूर्ण औचित्य के साथ, होनी चाहिए। प्रशासनिक खर्चों की भरपाई के लिए एक अतिरिक्त प्रभार हेतु तदर्थ मांग में कोई विशेषता नहीं दिखाई पड़ती।
 - (viii) ध्यान देने योग्य बात है कि उपयोगकर्ताओं ने एमबीपीटी के प्रस्ताव का स्वागत ही किया है और वास्तव में, उन्होंने पत्तन का अभिनन्दन ही किया है। यद्यपि प्रस्तावित दरें लागत आधारित नहीं हैं, पत्तन ने वे दरें प्रस्तावित की हैं जो निविदा प्रक्रिया से उद्धृत हुई हैं। उल्लेखनीय रूप से, बताया जाता है कि प्रस्तावित दरें कन्टेनर लाइनों द्वारा सेवा में लगाए गए ट्रांसपोर्टरों द्वारा प्रभारित दरों से बहुत कम हैं। प्रस्तावित दरें, जिन्हें अंतरिम अवधि के लिए पहले ही अनुमोदन प्रदान कर दिया गया है, अतएव, अगले छः माह के समय में बॉक्स दरों के लाग होने तक, जैसाकि एमबीपीटी ने स्वीकार किया है, जारी रखने के लिए अनमति प्रदान की जाती है।

11. परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण, इस प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/20/2004-एमबीपीटी, दिनांक 4 मई 2004 के माध्यम से पहले तदर्थ आधार पर स्वीकृत दरों को अन्तिम अनुमोदन प्रदान करता है।

12. फलस्वरूप मुंबई पत्तन न्यास के अक दरमान के खण्ड V के उपखण्ड (ग) (2) के नीचे धारा 3 को शामिल करने के लिए पहले तदर्थ आधार पर किए गए निम्नलिखित संशोधन को नियमित किया जाता है :

खण्ड -V

3. शिप-साइड से कन्टेनर यार्ड तक या व्युत्क्रम में कन्टेनरों के प्रहस्तन / विस्थापन के लिए अधिकतम दरें

विवरण	20 फीट तक		20 फीट से अधिक	
	भरा हुआ	खाली	भरा हुआ	खाली
शिप-साइड से कन्टेनर यार्ड तक या व्युत्क्रम में कन्टेनरों के प्रहस्तन/विस्थापन के लिए प्रति कन्टेनर अधिकतम दरें	रु. 565/-	रु. 460/-	रु. 847.50	रु. 690/-

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/04-असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 17th August, 2004

No. TAMP/20/2004-MBPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Mumbai Port Trust (MBPT) for fixation of rates towards levy of charges for handling/removal of containers from ship side to container yard or *vice versa* as in the Order appended hereto

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/20/2004-MBPT

The Mumbai Port Trust

...

Applicant

ORDER

(Passed on this 10th day of August 2004)

This case relates to a proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for an amendment to its Scale of Rates for levy of charges for handling / removal of containers from shipside to container yard and vice-versa.

2. The MBPT has made the following submissions:

- (i). Transportation of containers is presently being carried out by vessel agents or container operators by engaging their own contractors.
- (ii). TAMP advised the MBPT to submit a proposal to provide comprehensive service to containers and levy of box rates. As a first step for prescribing a composite box rate, it is necessary to provide transportation service by MBPT.
- (iii). MBPT decided to take over the transportation of containers between vessel side and container yard with effect from 15 May 2004 and it is working out a composite box rate in respect of containers.

- (iv). MBPT has invited bids from private firms for movement of containers between vessel side and container yard and finalized the lowest bid of a private contractor. The rates quoted by the lowest tenderer are as follows:-

Sr. No.	Activity	Rates (in Rs.)
1.	Handling of 20' loaded container from Ship-side to container yard or vice versa	565.00
2.	Handling of 20' empty container from Ship-side to container yard or vice versa	460.00
3.	Handling of 40' loaded container from Ship-side to container yard or vice versa	847.50
4.	Handling of 40' empty container from ship-side to container yard or vice versa	690.00

- (v). MBPT will pay the contractor for rendering the services at the rates mentioned above and the same amount will be recovered from the users and MBPT will not recover any additional charges over and above the charges mentioned above.
- (vi). The existing transporters engaged by the container lines charge Rs.950 per TEU for transportation of container between shipside and container yard irrespective of the status of container, whether empty or loaded, and double the above rate for 40 feet container. By taking over transportation by the Port, the container handling cost in MBPT will be brought down considerably.
- (vii). Since only the amount payable to the transport contractor will be recovered from the port users for running services, the cost details stipulated in the formats have not been furnished. While processing the composite box rates, necessary details of cost as per the guidelines issued by TAMP will be furnished.

3.1. The MBPT has proposed the following charges for handling / removal of containers from shipside to container yard or vice versa.

Description	Upto 20 Feet		Over 20 Feet	
Charges for handling / removal of containers from shipside to Container yard or vice-versa	Rs.565	Rs. 460	Rs. 847.50	Rs. 690

3.2. The proposal has been endorsed by the Board of Trustees of the MBPT in its meeting held on 29 March 2004.

4. The MBPT decided to take over the transportation of containers between shipside and container yard with effect from 15 May 2004. In view of the urgency expressed by MBPT, this Authority considered the proposal in its meeting held on 4 May 2004 and approved the proposed rates for handling / removal of containers from shipside to container yard and vice versa on ad-hoc basis for a period of 3 months with effect from 15 May 2004.

5.1. In accordance with the consultation procedure prescribed, the proposal of the MBPT was forwarded to the concerned port users / representative bodies of port users for their comments.

5.2. The comments received from the concerned user organizations were forwarded to the MBPT as feedback information.

6. A joint hearing in this case was held on 19 July 2004 at the Office of the Authority. At the joint hearing, the MBPT and concerned users have made their submissions.

2559 95/2004-2

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be available in our website www.tariffauthority.org.

8. At the joint hearing, the MBPT requested to allow additional tariff of Rs. 50/- per TEU for planning and supervision. The MBPT was, therefore, requested to file a detailed proposal on its request to allow additional tariff of Rs. 50/- per TEU for planning and supervision. The MBPT vide its letter dated 22 July 2004 has filed a proposal requesting to allow Rs. 50/- per TEU while fixing the rates for handling and transportation of containers. The points made by MBPT are summarised below:

- (i). The MBPT deploys 67 employees exclusively to attend to the work relating to handling and transportation of containers and the details of these employees are furnished.
- (ii). Per TEU cost works out to Rs.119.65 considering salaries / wages, welfare and terminal benefits estimating the total containers to be handled in 2004-05 at 2,10,500 TEUs as indicated in the memorandum of understanding. The per TEU cost will be Rs. 49.86 in case salaries and wages of these 67 employees are only considered.
- (iii). In view of the above, Rs.50/- per TEU towards administrative cost may please be considered while fixing the proposed rates.

9. At the joint hearing, the MBPT pointed out that the Mumbai & Nhava-Sheva Container Terminal Operators Association (MNSCTOA) is not a user and it had inadvertently suggested the name of MNSCTOA. The MNSCTOA was advised to write to the MBPT immediately explaining how it is a user in relation to the proposal of MBPT. The MBPT was also requested to examine the written submissions MNSCTOA and furnish its response by 26 July 2004. We have not received any response from the MBPT so far. In view of the position maintained by MBPT, the comments furnished by MNSCTOA on the MBPT proposal were not considered in the analysis.

10. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). This Authority while passing order in September 2003 on the MBPT proposal for fixation of rates for providing stevedoring services taken over by it advised the port to submit its proposal for a comprehensive service to container and levy a box rate. The port has stated that it is in the process of working out a composite box rate in respect of containers and as a first step for prescribing a composite box rate, it has taken over the transportation of containers from shipside to container yard or vice versa.

The MANSA and other users have demanded that MBPT should provide comprehensive service to containers without any further delay. Even though the MBPT had assured in April 2003 that it would introduce box rates immediately, this has not happened even now. Now, the MBPT has assured that it would implement box rate within six months. The MBPT is advised to come up with a proposal for box rate for comprehensive service to containers by 31 October 2004.

- (ii). It is noteworthy that the proposed rates are already in operation on interim basis and most of the user associations have generally endorsed the proposal with the disagreement limited to few issues.

- (iii). The MANSA has argued that the rates for empty boxes are high. It has made a comparison of the MBPT proposed rates with the rates paid by the lines to transporters for movement of containers from hook point to storage depot. We are not aware of the basis for the rates charged to the Lines. On the other hand the proposed rates are outcome of a tendering process and the port has to pay its contractor the tender value. That being so, the contention of the port that it cannot reduce the proposed rates deserves to be admitted.
- (iv). The users have expressed concern over the fall in vessel productivity in the post-taken over scenario. The port has sought to explain that the lines / agents do not keep the boxes ready for export whereas the performance in the import front is excellent. The MANSA has pointed out that the pattern of readiness of cargo has not changed after the port took over the transportation. Presumably, there can be some teething problems and the loose ends need to be tightened. The MBPT may immediately analyse the reasons for fall in productivity levels and take remedial measures.
- (v). The MBPT has explained that it had been bearing liability earlier and it will continue to do so without any additional liability. The liability for damage is not a tariff issue but incidental to operations. The relevant Law will apply in this matter.
- (vi). The CSLA has voiced a concern that the service tax element adds to the cost of the lines. As correctly pointed out by MBPT, service tax is imposed by the Government and the port is only a collecting agency. The liability of service tax cannot be absorbed by the port. The relevant law governing levy of Service tax will apply in this case.
- (vii). The MBPT had initially proposed that it would not recover anything in addition to the cost payable to its transport contractor.

In a sudden turnabout, even without a proposal the port pleaded at the joint hearing for an additional charge of Rs.50/- per TEU towards administrative cost. Subsequently, it has furnished a list of 67 employees and their pay scales. No calculation is shown to justify the additional charge claimed. They have not said that there are new employees and, therefore, surely their salaries are already accounted for. Further, it has not been shown that involvement of these 67 employees arises due to its decision to take over transportation service to containers. If these employees are for container handling activity in general, then the existing handling charges should presumably cover the expenses. If it is not so, then the demand should be for revision of handling charges supported by complete justification. There does not appear to be any merit in the adhoc demand for an additional charge to cover administrative expenses.

- (viii). It is noteworthy that most of the users have welcome the MBPT proposal and in fact the port has been complimented by them. Though the proposed rates are not cost based, the port has proposed the rates that emerged from a tender process. Notably, the proposed rates are reported to be substantially lower than the rates charged by the transporters engaged by the container lines. The proposed rates which are already approved for an interim period are, therefore, allowed to continue till a box rate is introduced in another six months time, as agreed by MBPT.

11. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority accords final approval to the rates earlier approved on adhoc basis vide Authority's Order No.TAMP/20/2004-MBPT dated 4 May 2004.

12. Consequently, the following amendment to insert Clause-3 below Sub-section (c) (2) of Section-V of Dock Scale of Rates of Mumbai Port Trust made earlier on adhoc basis is regularised:

Section - V

- (3). **Ceiling rates for handling/removing of containers from shipside to container yard or vice versa.**

Description	Upto 20 Feet		Over 20 feet	
	Loaded	Empty	Loaded	Empty
Ceiling rates per container for handling / removal of containers from ship side to container yard or vice versa.	Rs 565/-	Rs. 460/-	Rs. 847.50	Rs. 690/-

A. L. BONGIRWAR, Chairman
[ADVT./III/IV/143/04-Exty.]